

Основные причины сдерживающие развитие экспорта грузовых транспортных услуг сводятся к следующему: высокие расходы, связанные с транзитным проездом по территории Беларуси; необоснованное применение дорожных, экологических, местных сборов, штрафов, платы за излишнюю нагрузку на ось автомобиля, за использование терминалов; необходимостью выкупа транспортных средств по заканчивающимся договорам лизинга; низким качеством транспортного сервиса; несовершенством таможенных технологий; необходимостью государственной поддержки транспортной отрасли (развитие инфраструктуры транспорта, обеспечение европейских технических стандартов, изменение порядка нового подвижного состава).

Основные проблемы железнодорожного транспорта связаны с высоким удельным расходом топлива и энергии на перевозки при низком их качестве.

Если анализировать деятельность автотранспорта, то основная проблема состоит в том, что весьма велика транспортная составляющая в цене товара. Большинство грузовых автомобилей неконкурентны по грузоподъемности, конструкции, потребляют много горючего, имеют высокие оперативные затраты, не соответствуют западноевропейским стандартам по экологии (по выхлопным газам и шумам). Помимо этого географическое положение Республики Беларусь можно эффективно использовать лишь при наличии достаточно развитой инфраструктуры автотранспорта.

Весьма существенной является проблема износа техники. В связи с этим выгодно приобретать автопоезда и полуприцепы по лизингу, что используют транспортниками Республики Беларусь. Около 40 % техники, обслуживающей международные перевозки, приобретено на таких условиях.

Перспективным выглядит применение судов смешанного типа для перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов, строительство которых осуществляется в Гомельской области с развитием рыночных реформ и выходом на внешние рынки все большего числа хозяйствующих субъектов увеличилась потребность в обеспечении перевозок относительно небольших партий грузов, что способствует использованию судов смешанного плавания.

Основными направлениями и перспективами развития авиакомплекса является: расширение географии международных грузовых, пассажирских и комбинированных перевозок; модернизация инфраструктуры (наземной базы аэропортов); совершенствование элементов систем управления; модернизация парка воздушных судов на основе лизинговых операций и изыскание кредитных ресурсов.

<http://edoc.bseu.by>

*А.П. Левкович
БГЭУ (Минск)*

ВАЛЮТНЫЙ КУРС КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЭКСПОРТА

Механизм воздействия валютного курса на конкурентоспособность национального экспорта связан с направлением и темпами его динамики и проявляется через изменение экспортных цен. В соответствии с теоретической моделью снижение курса национальной валюты или его девальвация влечет за собой снижение цен экспортных товаров, выраженных в иностранной валюте, и повышает конкурентоспособность национального

экспорта по ценовым условиям. Именно этот эффект девальвации позволяет рассматривать валютный курс в качестве фактора усиления конкурентных позиций национальных товаров на зарубежных рынках.

Однако более глубокий анализ данного механизма показывает, что он не действует автоматически, и ожидаемые результаты могут быть получены при наличии ряда взаимосвязанных условий.

Национальный экспорт должен быть представлен товарами, обладающими высокой эластичностью, т.е. спрос на них должен расти более высокими темпами, чем снижение цен. В этом случае физический объем экспорта вырастет настолько, что позволит перекрыть сокращение валютных поступлений вследствие снижения цен, и в целом объем выручки от экспорта вырастет. Такой эластичностью обладает, как правило, продукция обрабатывающих отраслей.

Экспортные цены должны быть гибкими по валютному курсу, т.е. изменение валютного курса должно полностью включаться в цены. Однако на практике это происходит не всегда. Когда курс валюты страны-экспортера повышается, цены на экспорт в иностранной валюте обычно растут в меньшей степени. Причина такого рыночно-ценового поведения экспортеров заключается в стремлении к сохранению или увеличению доли рынка в стране экспорта. При снижении курса национальной валюты экспортные цены не всегда снижаются в той же пропорции по разным причинам, например, из-за невозможности обеспечения необходимого роста физического объема экспорта и экспортной выручки при наличии импортных квот на экспортные товары в стране импорта или высоких темпов роста издержек производства при высокой внутренней инфляции.

Наличие импортных квот в странах национального экспорта сделает его абсолютно неэластичным, поскольку снижение экспортных цен при постоянном объеме экспорта приведет к недополучению валютной выручки. Несколько иначе воздействуют на конкурентоспособность товаров импортные тарифы, однако, при высокой доле импортной пошлины в цене экспортируемого товара, девальвация существенно не повлияет на изменение экспортных цен.

Если импорт страны представлен высокоэластичными товарами конечного потребления, конкурирующими с продукцией отраслей, работающих на внутренний рынок, рост цен импортных товаров в национальной валюте вследствие девальвации окажет косвенное влияние на увеличение издержек в экспортных отраслях через рост цен потребительских товаров и заработной платы. Высокая доля в импорте базовых сырьевых и топливно-энергетических ресурсов при отсутствии в структуре национальной экономики развитого сектора, конкурирующего с импортом, будет иметь своим следствием, хотя и с некоторым временным лагом, инфляцию издержек в экспортных отраслях, что существенно нейтрализует преимущества девальвации.

Таким образом, использование девальвации национальной валюты как фактора повышения конкурентоспособности национального экспорта основывается на его взаимодействии с внешнеторговыми ценами и определяется рядом вышеназванных условий.